

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE ARQUITETURA



Requalificação da Av. Érico Veríssimo: estimulando a intermodalidade

Giulia Togni Geremia

Fábio Lúcio Lopes Zampieri

2022 | 02

Comissão Supervisora e Examinadora do Trabalho de Conclusão de Curso 2022/02

Arq. Dr. Sergio M. Marques (Coord. Geral - Depto. Arq.)

Arq. Dr. Bruno Cesar E. de Mello (Coord. - Depto Urb.)

Eng. Dr. José Luiz de M. Canal (Depto. Arq.)

Arq. Dra. Livia T. S. Piccinini (Depto. Urb.)

ÍNDICE

1. Temática

- 1.1. justificativa 3
- 1.2. introdução ao programa 3

2. Desenvolvimento do trabalho

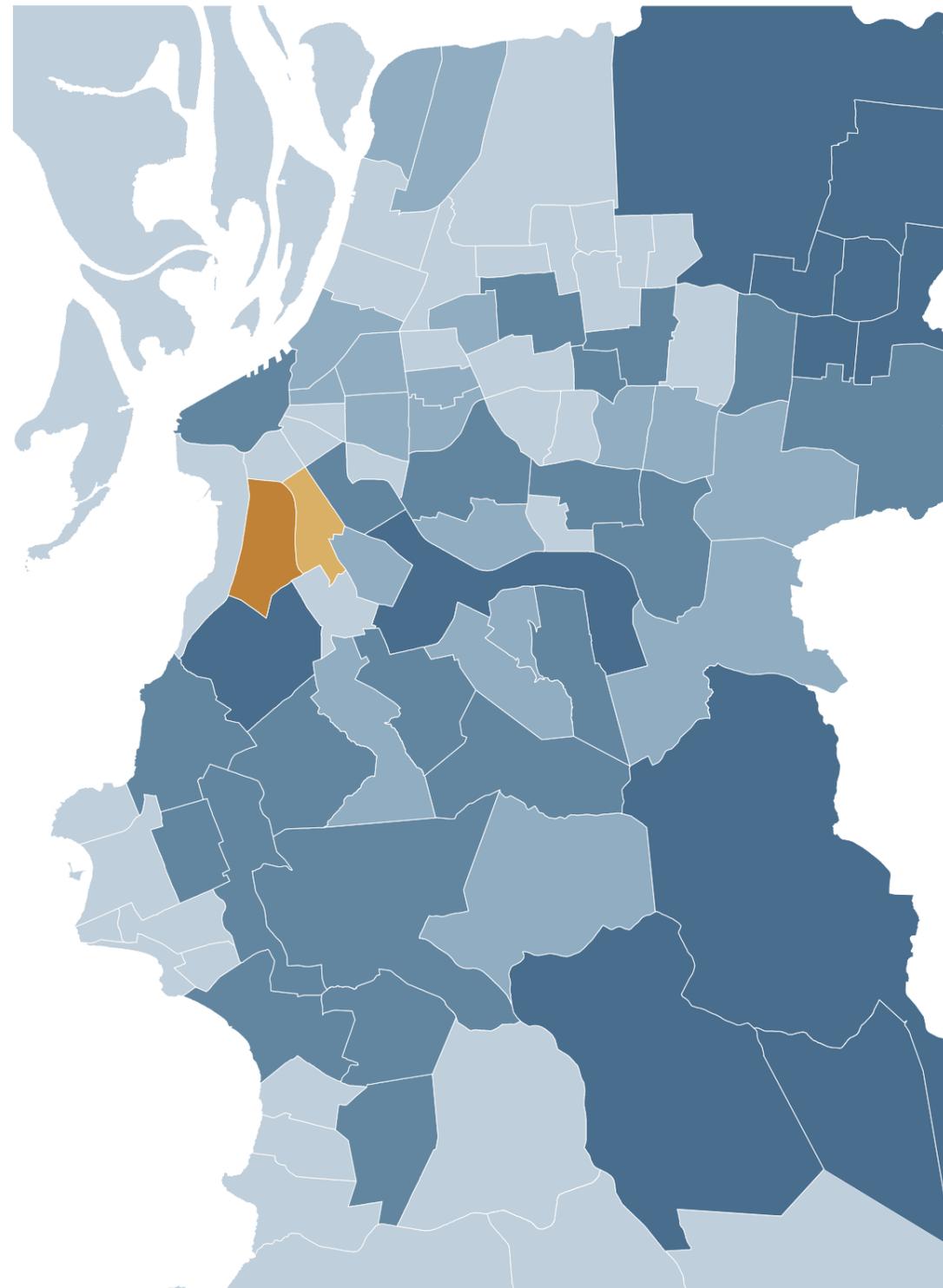
- 2.1. desenvolvimento pretendido 4
- 2.2 metodologia e instrumentos 4

3. Definições gerais

- 3.1 parâmetros de controle 5
- 3.2 aspectos temporais 5
- 3.3 agentes envolvidos 6
- 3.4 aspectos econômicos 6

4. Definições de programa

- 4.1 análise espacial 7
- 4.2 programa de necessidades 8



5. Av. Érico Veríssimo

- 5.1 inserção urbana 9
- 5.2 sistemas de transporte 10
- 5.3 morfologia 10
- 5.4 funcionalidade 11
- 5.5 geografia 11
- 5.6 antecedentes 12
- 5.7 perspectivas 12
- 5.8 levantamento fotográfico 13

6. Condicionantes legais

- 6.1 PDDUA 14
- 6.2 Estatuto da cidade 14
- 6.3 Acessibilidade 14

7. Anexos

- 7.1 Referências bibliográficas 15
- 7.2 Fontes de dados 15
- 7.3 Histórico escolar 16

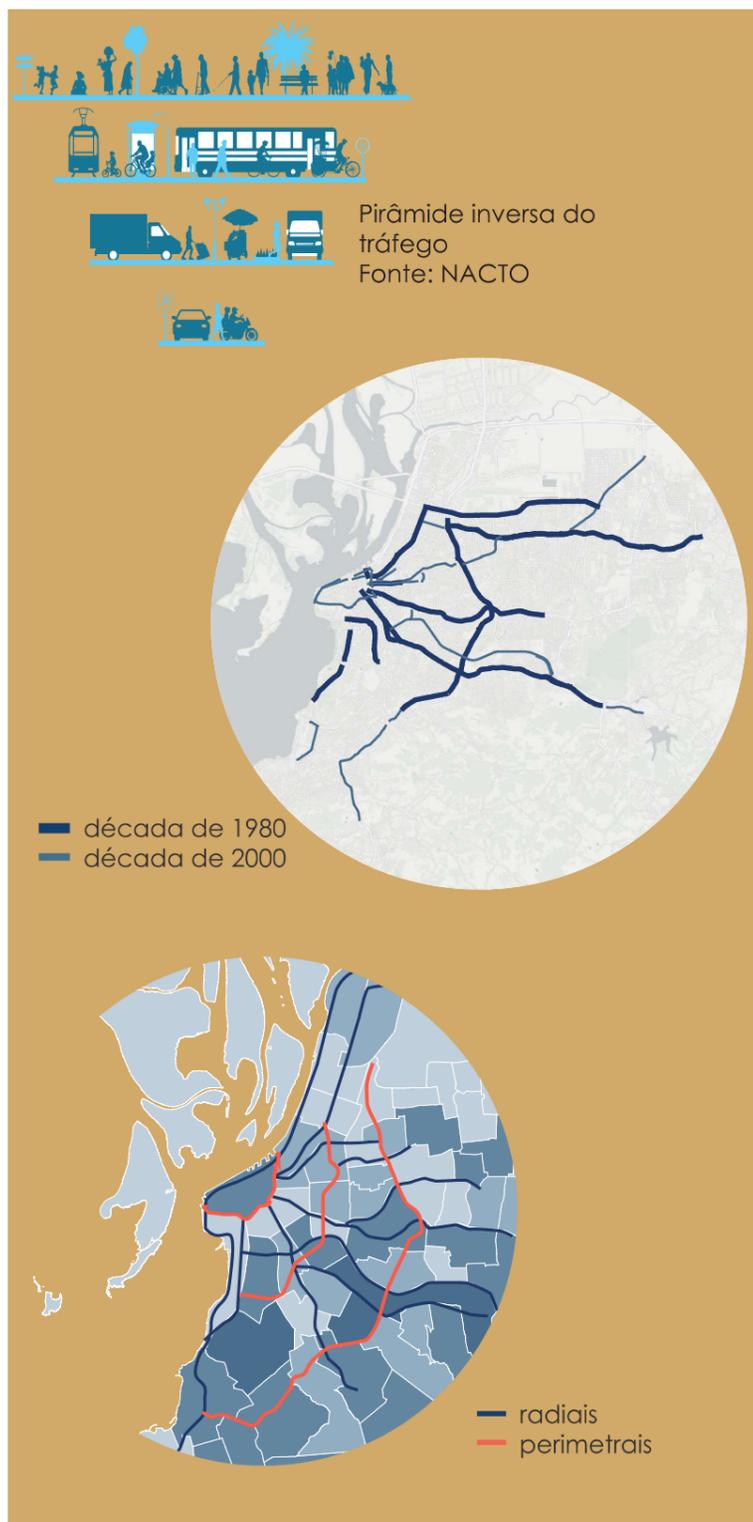
1. TEMÁTICA

justificativa

O presente trabalho visa, em um primeiro momento, analisar a **convivência entre os diversos modais** de transporte de pessoas na cidade de Porto Alegre - RS, especificamente nas vias que comportam os 58,19km de corredores exclusivos de ônibus (OBSERVAPOA, 2022). Após a análise geral, pretende-se aprofundar estudos e proposições para uma dessas vias em específico - a Avenida Érico Veríssimo, localizada na área central da capital gaúcha e dividindo os bairros Menino Deus e Azenha.

O foco do estudo é a integração e a convivência saudável e segura entre as estruturas que exigem os diversos modais de transporte de pessoas dentro do perímetro urbano - representados na imagem ao lado que representa a "pirâmide reversa do tráfego", que visa atingir um **modelo de cidade sustentável** que prioriza os modais ativos em detrimento aos inativos e com grande pegada de carbono. Por muito tempo o automóvel motorizado e individual foi - e ainda é - visto como símbolo de poder, modernidade e independência. O grande número de pessoas se locomovendo em carros nas cidades trouxe mudanças e visões que são cultivadas ainda hoje. Para combater esse direcionamento, hoje o projeto urbano pode fazer uso de diversas ferramentas de que a cidade dispõe para priorizar modais mais ativos em relação aos outros, que, hoje se enxerga, trazem muito mais benefícios aos usuários e ao planeta.

Esse olhar sob outro ângulo em relação às prioridades de modais na cidade é de extrema importância para saúde dos cidadãos, funcionamento econômico das instâncias governamentais, a vida democrática da sociedade e a diminuição da pegada de carbono, ao estimular modais mais sustentáveis.



introdução ao programa

A cidade de Porto Alegre se desenvolveu no espaço em um sistema radial, acompanhando o crescimento da população, com a interligação dessas vias pelas chamadas ruas **Perimetrais**, que foram sendo implementadas de acordo com a expansão e densidade urbana para facilitar o trânsito entre os bairros. Hoje, a maioria dessas perimetrais e primeiras radiais seguem consolidadas como eixos importantes de fluxo urbano, sendo consideradas como vias arteriais de 1º nível e abrigando "transporte coletivo compartilhado e cargas leves", de acordo com o Anexo 9 do PDDUA. De acordo com o mesmo documento, a Av. Érico Veríssimo é enquadrada como via arterial de 2º nível, o que trará algumas informações a serem tratadas mais a frente.

Percebe-se que os **corredores de ônibus** das vias radiais são mais antigos, todos da década de 1980; o corredor da terceira perimetral (eixo Teresópolis-Dona Teodora) foi feito em 2003; a primeira (eixo Loureiro da Silva-Paulo da Gama) e a segunda (José de Alencar-Silva Só) perimetral não têm corredor e a segunda, mais especificamente, não tem continuidade ou estrutura suficiente para as linhas que comporta.



2. DESENVOLVIMENTO DO TRABALHO

desenvolvimento pretendido

A intenção de desenvolvimento do trabalho, representada em maiores detalhes na tabela ao lado, conta com um processo de projeto partindo de uma análise contextual da temática, depois adentrando em estudo de caso específico - a Av. Érico Veríssimo. Dentro do desenho urbano, o trabalho irá contemplar as escalas meso, dividindo a área trabalhada em três setores para facilitar desenho mais detalhado posteriormente.

Pretende-se explorar a temática e a área específica definida, nas instâncias de macro, meso e micro escala considerando todas as implicações que o desenho urbano exige. Ao final do trabalho deve-se ter um conjunto de material que permita uma compreensão da convivência entre modais na cidade de Porto Alegre em geral e, também, material de desenho urbano concretizando diretrizes para a boa convivência e os ideais de cidade sustentável, contando com desenhos técnicos como plantas, cortes, detalhamentos urbanos, perspectivas, entre outros.

metodologia e instrumentos

Para a etapa de fundamentação do trabalho foram utilizadas ferramentas como: revisão bibliográfica - em trabalhos acadêmicos, fontes oficiais de instituições e órgãos oficiais, mídias sociais; obtenção de dados e arquivos georreferenciados em secretarias da prefeitura; questionário online por meio do site Google Forms para melhor compreensão de uso e de percepções dos locais estudados, por residentes de Porto Alegre; método de observação participante aplicada na área específica de projeto para compreensão das dinâmicas de uso da área.

METODOLOGIA			
Entregas			
1 - Problematização e fundamentação			
	2 - Partido geral - Painel intermediário		
		3 - Projeto - Entrega Final	
LEVANTAMENTO	ANÁLISE	PROPOSIÇÕES	DETALHAMENTO
<p>Coleta de dados: Uso de questionário online sobre percepções nas avenidas de Porto Alegre com corredores exclusivo de ônibus; Uso do método de pesquisa qualitativa de observação participante através de saídas a campo na Av. Érico Veríssimo.</p>	<p>Síntese: Confeção de mapas constando os dados levantados; análise das informações espaciais da temática geral na macroescala e da área específica na mesoescala.</p>	<p>Estratégias: Desenvolvimento de estratégias de planejamento e de projeto urbano para convivência sustentável entre os diversos modais presentes na cidade e na área de estudo de caso específica.</p>	<p>Demonstração: Desenhos complementares ao projeto de mesoescala; detalhamento de cada setor da via; projeto executivo de área de lazer (praça).</p>
<p>Análise Histórica: Pesquisa referenciada em dissertações e teses acadêmicas, instituições oficiais, publicações em jornais e redes sociais.</p>	<p>Diretrizes: A partir da análise das demais informações levantadas, determinação de diretrizes de programa e de projeto. Especificação do conteúdo programado para o trabalho.</p>	<p>Diretrizes: Desenvolvimento e desenho das diretrizes para implementação da proposta da requalificação viária na mesoescala.</p>	<p>Conclusão: Retomada dos conceitos e análises iniciais e breve análise de viabilidade na aplicação das mesmas diretrizes nas demais Avenidas citadas.</p>
<p>Análise de entorno: Levantamento dos elementos necessários para análise espacial da área. específica definida - geográficos, morfológicos, de usos, culturais, sociais, etc</p>		<p>Partido: Desenvolvimento da proposta de requalificação viária, de infraestruturas e equipamentos existentes e lançamento de novos espaços públicos de lazer.</p>	

3. DEFINIÇÕES GERAIS

parâmetros de controle

Tendo em vista fatores como o aumento da Taxa de crescimento da população com 60 anos ou mais em no Rio Grande do Sul e no Brasil em geral (IBGE, 2020) e o moderado aumento de ciclistas na cidade, torna-se importante avaliar dados e demandas dos usuários desses modais mais ativos, sem deixar de lado os modais motorizados. Cabe ao projetista conciliar todas essas demandas priorizando algumas de acordo com o interesse do projeto.



Pedestres sentem dificuldade e insegurança para atravessar as ruas e falta de liberdade para escolher trajetos seguros;



Condutores: para esse público a via funciona bem, apesar de ocorrerem congestionamentos nos horários de alto fluxo do dia.



Passageiros de ônibus: é importante para os passageiros de transporte público a acessibilidade entre seu local de estudo, moradia ou trabalho, até as paradas de ônibus disponível. Essa distância ideal pode ser considerada, em áreas no centro da cidade, de 300m, e em áreas residenciais, entre 300 e 500m (TIRACHINI, 2013)



Ciclistas: de acordo com a pesquisa "Perfil do ciclista Brasileiro", realizado no ano de 2021, 60% delas usa a bicicleta como meio de transporte há menos de 5 anos em Porto Alegre, o que demonstra o alto crescimento do uso desse modal na cidade. Segundo a pesquisa, 87,7% dos ciclistas utilizam a bicicleta para destinos de lazer, e 57,9% utilizam para chegar ao local de trabalho. Outra informação importante é quais são os maiores estímulos para esse público utilizar a bicicleta como meio de transporte; 61% das respostas foi Infraestrutura, seguido de segurança no trânsito (24,7%). Percebe-se que a influência de um bom projeto urbano faz a diferença no uso desse modal.

aspectos temporais

Prioridades, prazos e etapas de implementação do projeto poderiam ser tratadas, num caso de implementação de estudo de viabilidade e implantação de projeto urbano, da seguinte forma:

CURTO PRAZO: Início de estudo de viabilidade de projeto, análises do local junto aos usuários e medição de fatores qualitativos e quantitativos do local, para compreensão dele e, também, por motivos comparativos ao final da execução.

MÉDIO PRAZO: planejamento e execução do projeto de desenho urbano, como alterações executivas no perfil viário, implementação de novas ferramentas de infraestrutura de drenagem, viária, entre outras.

LONGO PRAZO: modificações na legislação e volumetria das edificações e mudanças de infraestrutura maiores como as que envolvam mudança de trajeto de linhas de ônibus que possam influenciar num sistema maior.

Atividades realizadas nas avenidas mencionadas

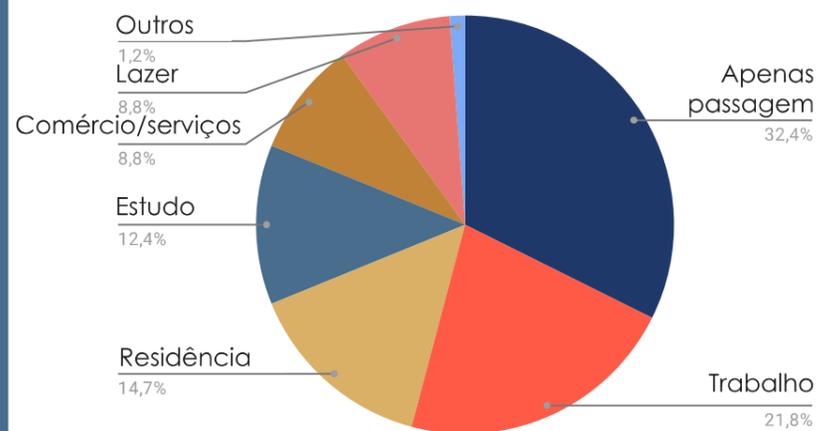


Gráfico 01 fonte autor via questionário online

Percepções gerais sobre as avenidas mencionadas

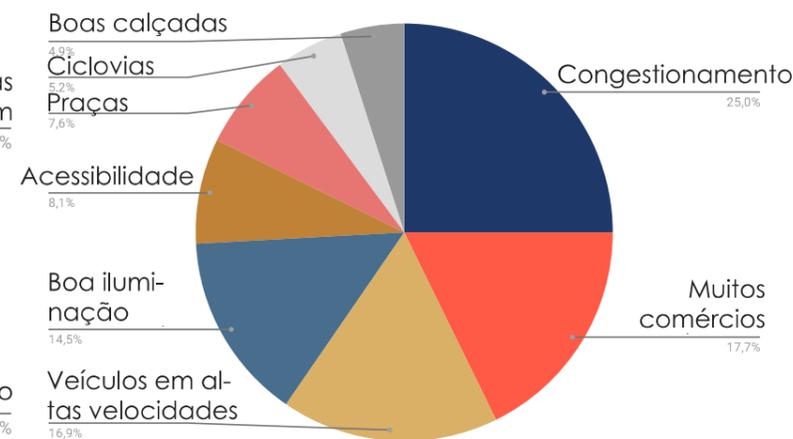


Gráfico 02: fonte autor via questionário online

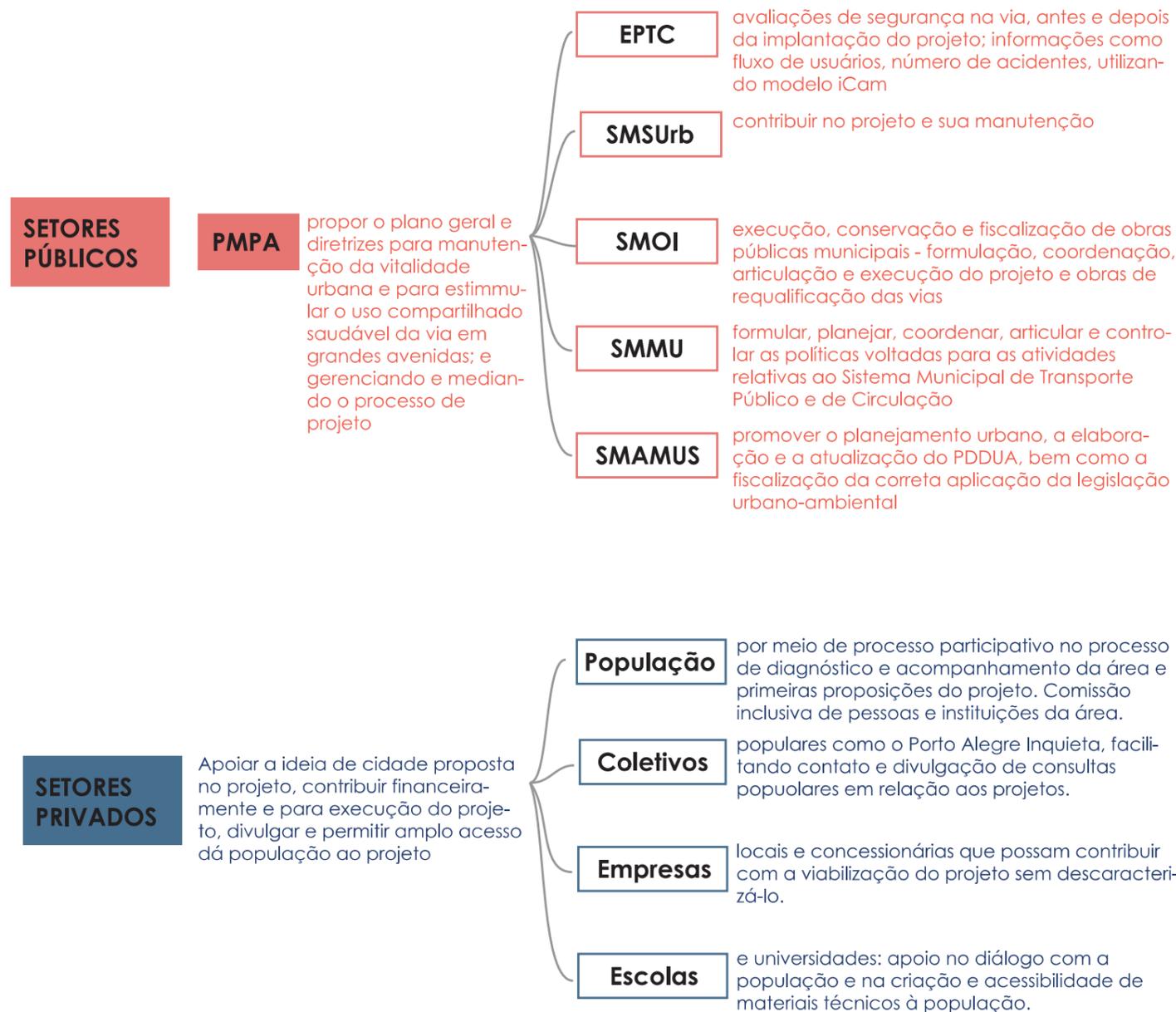
ASPECTOS TEMPORAIS

Etapas de projeto - linha de balanço estimada em semestres

Etapa	Atividade	SEM. 1	SEM. 2	SEM. 3	SEM. 4	SEM. 5	SEM. 6	SEM. 7	SEM. 8	SEM. 9	SEM. 10	FUTURO
Curto prazo - projeto	Análises do espaço (demografia, cultura, economia, geografia...)	█										
	Tratativas com agentes envolvidos	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
	Planejamento e desenho		█	█								
Médio prazo - projeto	Implementação e execução do projeto			█	█							
	Manutenção e gerenciamento				█	█						
	Avaliação dos impactos		█	█	█	█	█	█	█	█	█	
Longo prazo - plano	Atualizações de políticas urbanas			█	█	█	█	█	█	█	█	
	Implantação de novas volumetrias											█
	Implantação de mudanças em infraestrutura urbana											█

agentes envolvidos

Para o redesenho da Av. Érico Veríssimo, que poderá ser utilizado como projeto piloto para tratamento de outras avenidas da cidade, participam os seguintes agentes:



aspectos econômicos

Tendo em vista o modelo de sustentabilidade integral - ambiental, social e econômica - é necessário prever um conjunto de ferramentas que tornem todos esses conceitos possíveis. Um modelo ideal para viabilidade econômica da proposta seria uma parceria público-privada, tomando-se os cuidados junto ao patrimônio público, que não deve perder essa propriedade, e também deve-se manter as diretrizes originais da proposta.

Um bom exemplo de método econômico sustentável em grande escala, é o FundUrb (Fundo de Desenvolvimento Urbano), ferramenta utilizada na cidade brasileira de São Paulo e explicada na imagem abaixo (Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, 2014). O FundUrb conta com repasses de valores como outorga onerosa e outros provenientes da própria urbanização da cidade, tornando o ciclo mais fechado e mais autossustentável. Poderia ser encaminhado modelo econômico semelhante junto às secretarias da PMPA, viabilizando aproveitamento otimizado das receitas da cidade.



4. DEFINIÇÕES DE PROGRAMA

análise geral

Para melhor compreensão do contexto da Avenida Érico Veríssimo, foram analisados os perfis viários de outras 3 avenidas da cidade com corredor de ônibus, as quais tiveram maior resposta afirmativa quanto à frequência no questionário online aplicado para o trabalho, dentre todas as avenidas com corredores de ônibus de Porto Alegre: a Av. Padre Cacique (45,7%), a Av. Protásio Alves (31,9%) e a Av. Osvaldo Aranha (29,3%).

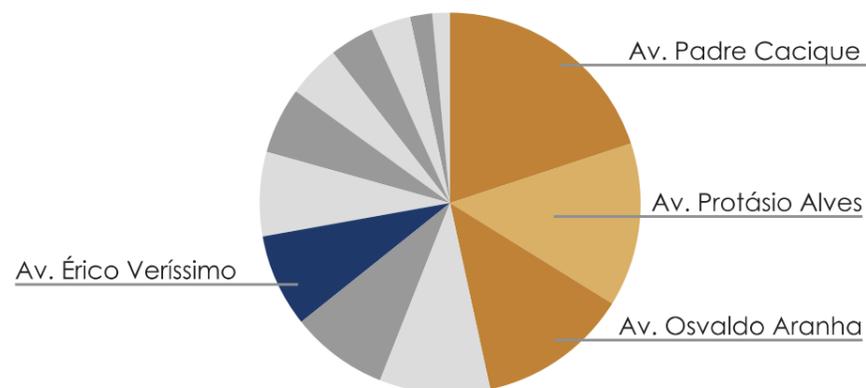


Gráfico 03 (Avenidas mais frequentadas): fonte autoral via questionário

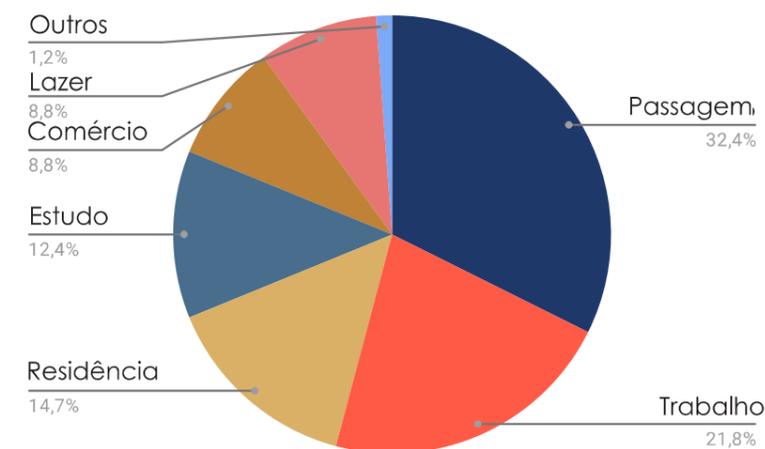


Gráfico 04 (Atividades nas Avenidas analisadas): fonte autoral via questionário



Av. Padre Cacique - 36 linhas de ônibus

Usos institucionais e de comércio esparsos em um lado da rua; no outro, grandes equipamentos como o Parque Marinha, Estádio Beira-Rio e o Gigantinho



O corredor de ônibus na avenida tem sua separação física em relação às faixas de rolamento laterais compostas por blocos de concreto e guarda-corpos metálicos, principalmente nas áreas próximas às paradas de ônibus. Como a via tem alto fluxo, os pedestres não têm muitas opções de travessia segura. Além disso, a própria paisagem da região é perceptivelmente árida, com grandes áreas mortas de estacionamento junto aos **grandes equipamentos** citados.



Av. Osvaldo Aranha - 54 de linhas de ônibus

A via faz a transição do Parque Farroupilha e o bairro Bom Fim. O lado da avenida que faz interface com o bairro possui fachadas ativas, e os usos em ambos os lados variam ao longo do dia.



A Av. Osvaldo Aranha conta com maior vitalidade urbana, com diversos tipos de **comércios e serviços** em um lado da via, e, no outro, o **Parque Farroupilha**, que atrai muitas pessoas a lazer ou que frequentam grandes eventos no Auditório Araújo Viana. O trecho equilibra bem a vida diurna e noturna. Suas palmeiras contrastam com guarda-corpos que, mais uma vez, direcionam o pedestre para uma única opção de travessia segura, porém muitas vezes o pedestre escolhe arriscar sua segurança, ignorando esse direcionamento por necessitar uma travessia mais rápida.



Av. Protásio Alves - 47 linhas de ônibus

A mais extensa radial de POA é continuação da Av. Osvaldo Aranha, e faz a conexão com o norte da cidade. Seu perfil varia ao longo do trajeto, assim como os usos, principalmente de comércio.



A linguagem das divisórias físicas e paradas de ônibus ao longo da via variam, assim como seus usos e morfologia. No trecho da imagem ao lado enxerga-se blocos de concreto e guarda-corpos com relativa altura e cores chamativas. Mais uma vez, se trata de uma via com **alto limite de velocidade** aos automóveis e um direcionamento específico ao pedestre, que muitas vezes não se sente encorajado a atravessar a via.

programa de necessidades

Para o projeto de requalificação da Av. Érico Veríssimo, as propostas e diretrizes tomarão como base as maiores demandas identificadas pelos usuários que responderam ao questionário. Abaixo, gráfico demonstrativo das respostas à pergunta: "Você frequentaria mais a Av. Érico Veríssimo se houvesse melhorias em:".

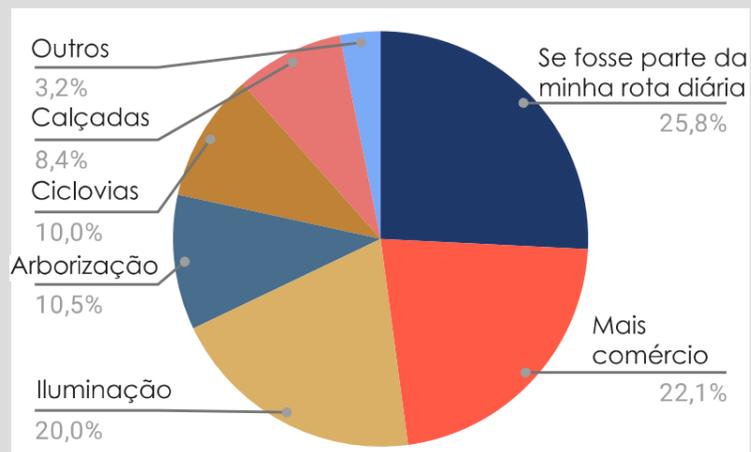


Gráfico 05: fonte autoral via questionário online

Tendo o questionário realizado atingido em sua maioria usuários que frequentam a via por meio de automóveis individuais, é esperado que sua frequência varia de acordo com o trajeto que realiza no dia-a-dia. Compreendendo-se que nos últimos anos, no Brasil, quem se locomove de carro tende a sair de sua casa e chegar em seu local de trabalho sem nem pôr um pé na rua; o projeto em questão visa quebrar esse ciclo e incentivar a vitalidade urbana por todos os meios possíveis, justificando e atraindo cada vez melhorias na infraestrutura da região.

Ao lado está apresentado o programa de necessidades do projeto, que será melhor compreendido a partir das diversas análises do espaço que seguirão nas próximas páginas do trabalho.

DIRETRIZES GERAIS

Redesenho viário da Avenida Érico Veríssimo, visando melhoria na qualidade de vida de seus usuários e contemplando os seguintes itens:

Mobilidade

- redesenho viário da Av. Érico Veríssimo e ruas perpendiculares;
- incentivar utilização de modais ativos como transporte público, caminhadas e ciclismo;

Atividades

- estímulo à atividade comercial, lazer e a outras atividades de ativação urbana;
- incentivar uso de áreas verdes e equipamentos culturais e públicos

Arquitetura

- revisão de índices e volumetrias para as edificações futuras da área, preservando a identidade arquitetônica e cultural da região

Infraestrutura

- revisão da infraestrutura e logística de transporte público;
- melhoria da situação de drenagem urbana da região;

Morfológica

- redesenhar barreiras físicas que separam modais de trânsito;
- propôr novos índices construtivos para a região;
- inserir ferramentas como métodos de traffic calming e de travessias seguras para pedestres;
- revisar e ocupar espaços vazios com potencial para atividades de caráter público e desenhar tais projetos;

Funcionalidade

- projeto de novos espaços verdes e de lazer e revitalização dos espaços verdes existentes;
- incentivar o uso misto da região;
- repensar fluxos de usuários e projetar travessias seguras;
- melhorar caminhabilidade das calçadas (largura, acessibilidade, segurança);

Dimensões

- redimensionar fachadas inativas que hoje são presentes na via;
- repensar áreas de estacionamento e tornar cruzamentos mais seguros por meio do desenho e projeto viário;

Ambiente

- uso de estratégias de drenagem urbana contribuindo para menos alagamentos e melhor tratamento da água e limpeza urbana;

Equipamentos

- analisar novo mobiliário que está sendo imposto pela prefeitura e propôr melhorias;
- projetar melhorias na iluminação pública;

Infraestrutura

- revisar linhas de ônibus que passam no trecho, localização de aluguel de bicicletas compartilhadas e outros modais no trecho de intervenção

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Para atingir as diretrizes acima discriminadas, propõe-se as seguintes ações específicas:

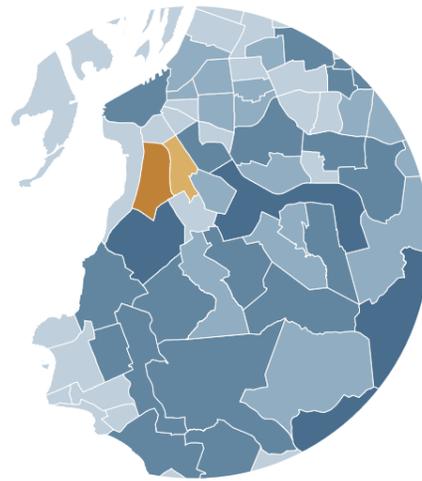
5. A AV. ÉRICO VERÍSSIMO

inserção urbana

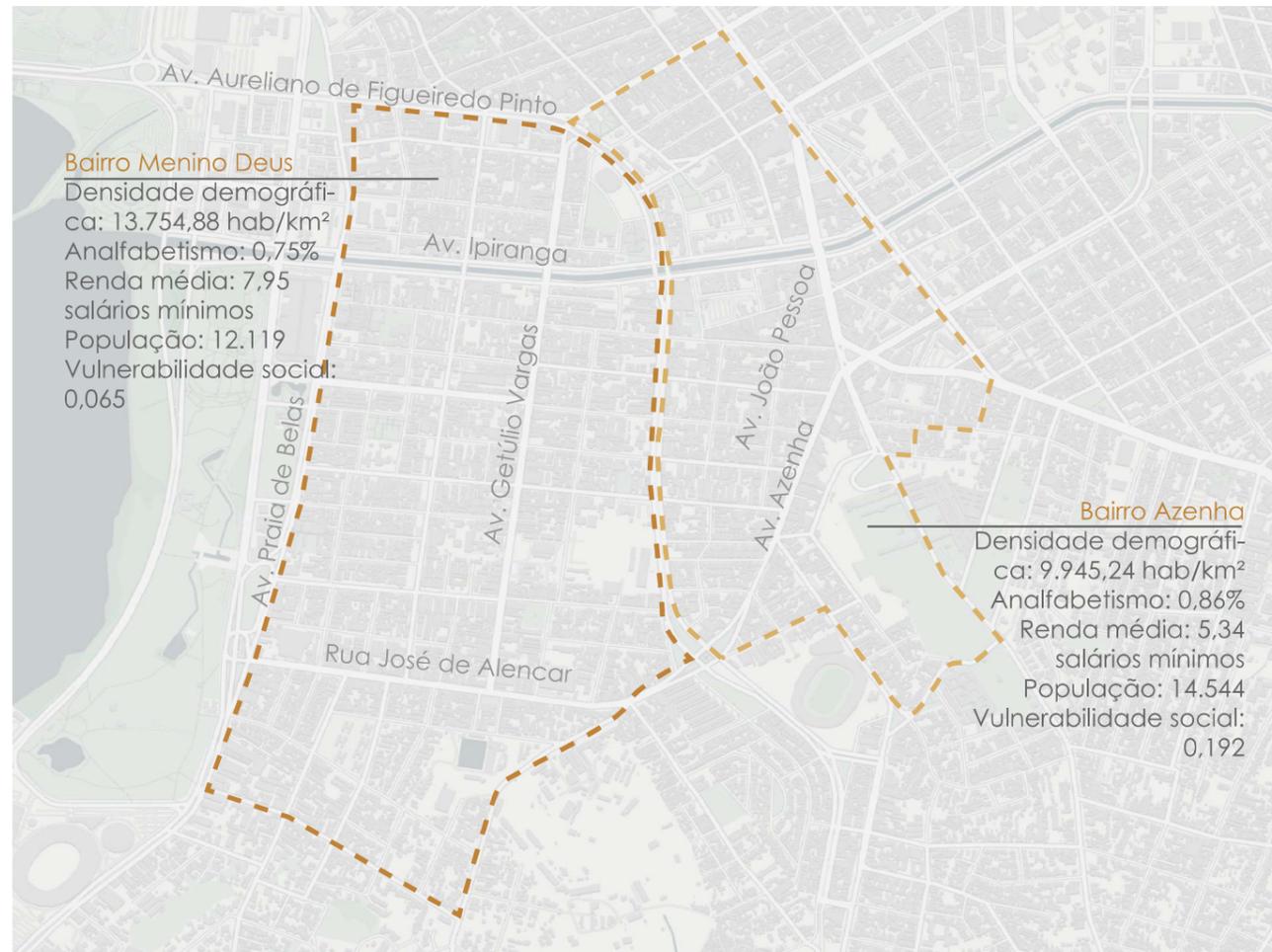
Após análise do contexto geral da relação entre modais em grandes avenidas na cidade de Porto Alegre, o trabalho focará nessa segunda parte no projeto urbano referente à Avenida Érico Veríssimo, localizada na área central de Porto Alegre, na direção sul dela. A Avenida faz a divisa entre os bairros Menino Deus e Azenha, que podem ser reconhecidos no mapa abaixo.

Porto Alegre:

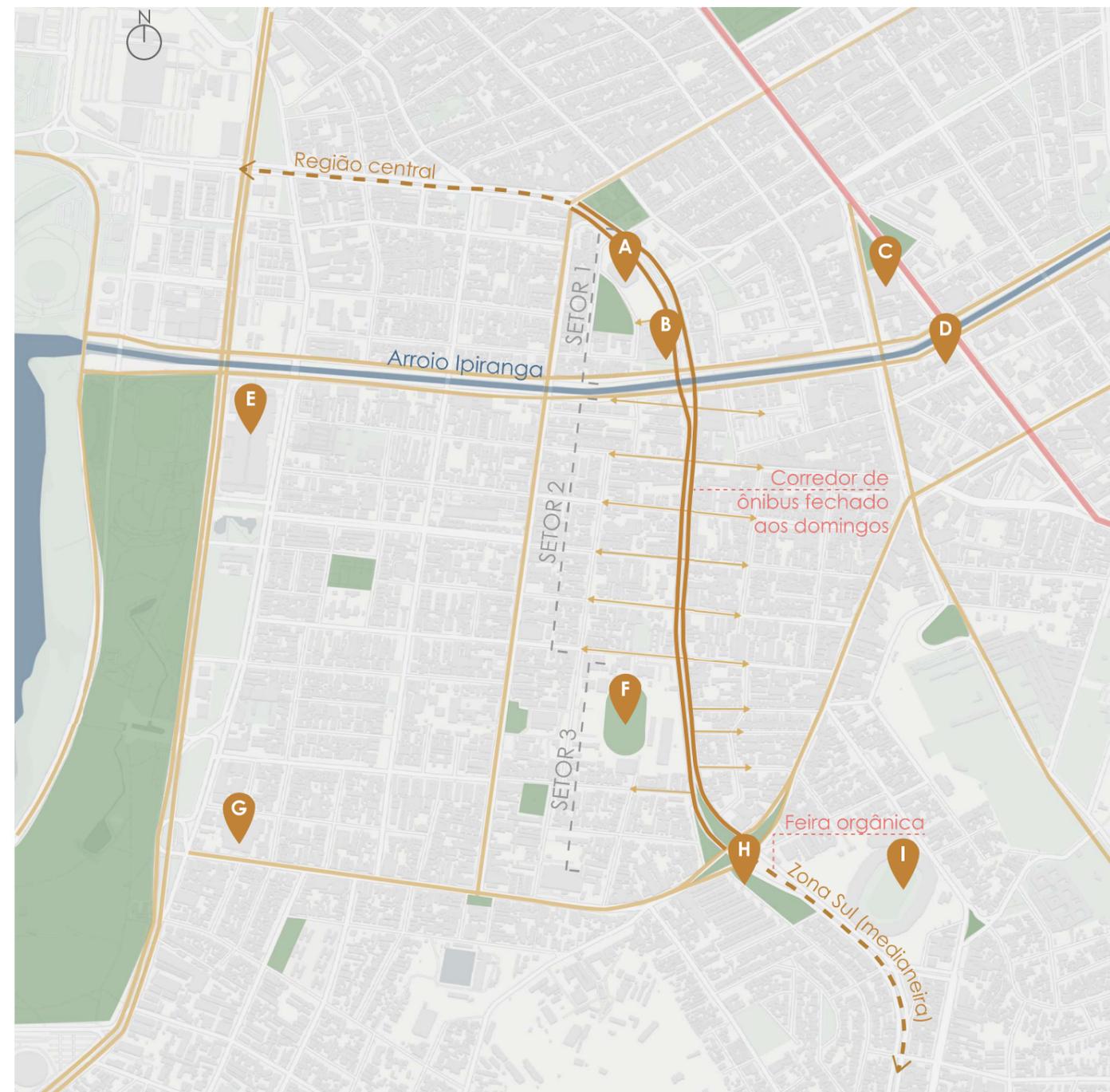
Densidade demográfica: 3.012,84 hab/km².
 Analfabetismo: 2,27% (2010);
 Renda média: R\$ 2.391,00 (2016)



Localização dos bairros Menino Deus e Azenha em Porto Alegre



FONTE: ObservaPOA (2017) - escala 1:150.000



LEGENDA

- Via arterial de 1º nível (Av. João Pessoa)
- Vias arteriais de 2º nível
- - - Av. Érico Veríssimo
- Extensões do eixo da avenida
- Vias coletoras
- Áreas Verdes

- A- Ginásio Municipal Osmar Fortes Barcellos (Tesourinha)
- B- Centro Municipal de Cultura Lupicínio Rodrigues
- C- Shopping João Pessoa
- D- Hospital Ernesto Dornelles
- E- Shopping Praia de Belas
- F- Centro Estadual de Treinamento Esportivo (CETE)
- G- Hospital Mãe de Deus
- H- Praça Grêmio Football Portoalegrense e Largo
- I- Estádio Olímpico (em situação de abandono)

sistemas de transporte

A Av. Érico Veríssimo abriga atualmente 29 **linhas de ônibus** que conectam basicamente a zona sul da cidade ao centro - apesar de, se reduzidas apenas às linhas-mãe, descontando as variações a depender de dia da semana, por exemplo, esse número reduz para 17. Por ser uma via orientada no eixo Norte-sul, possui essa função de conexão bem evidente, como pode-se perceber no mapa abaixo. É interessante notar que algumas linhas não utilizam o corredor de ônibus em algum trecho/sentido, tornando necessária também a presença de cabines de espera nas calçadas, fora do corredor de ônibus

Existem, atualmente, trechos da **rede cicloviária** implantadas na área de estudo. No setor 1 (definido na página anterior), a norte da Av. Ipiranga, que por sua vez também conta com ciclovia, existe ciclovia central elevada entre o corredor de ônibus e as faixas de rolamento comuns a Av. Érico Veríssimo (Figura A). A sul da Av. Ipiranga, nos setores 2 e 3, há ciclofaixa junto às faixas de rolamento em cada sentido da via (Figura B), e nos cruzamentos a ciclofaixa toma espaço das calçadas (muitas vezes em mau estado de manutenção) tornando o trajeto menos seguro e desincentivando o ciclista a utilizar essa ferramenta. Por essa razão, diversos ciclistas utilizam as faixas de corredor de ônibus, muitas vezes com fluxo baixo de veículos, para locomoção (Figura C).



FIGURA A



FIGURA B



FIGURA C

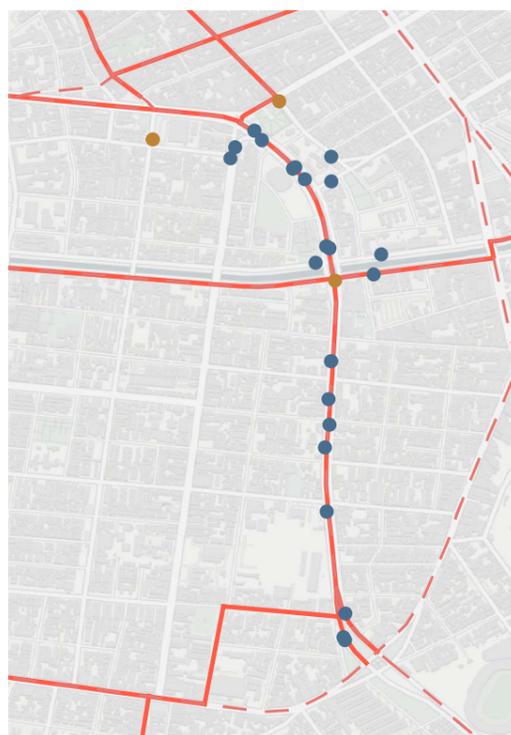
morfologia

Edificações: há uma relativa heterogeneidade em relação à forma das edificações, visto que há construções mais antigas do século XX e também cada vez mais edificações novas, em sua maioria grandes torres que também simbolizam o interesse do mercado imobiliário e a gentrificação. Também há, além da predominante uso residencial, edificações institucionais que tornam a paisagem construída mais diversificada.

Espaço público: Grandes instituições de gestão pública como o CETE, o Ginásio Teosourinha e o Teatro Renascença têm grande impacto na morfologia da área, além de potencial para atrair grandes públicos. **Espaços abertos:** há, hoje, alguns terrenos baldios ou estacionamentos com potencial para abrigarem espaços públicos de lazer de qualidade.



LINHAS DE ÔNIBUS QUE PASSAM NA AV. ÉRICO VERÍSSIMO
Escala 1:150.000



INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE
Escala 1:15.000
● Paradas de ônibus
● Estações de bicicleta compartilhada
— Ciclovias/ciclofaixas implantadas
- - Previsão de rede cicloviária



MAPA FIGURA-FUNDO
Escala 1:15.000
Fonte: OpenStreet Map
Espaço construído



MAPA DE ALTURAS
Escala 1:15.000
Fonte: OpenStreet Map
1 pav. 20 pavs



MAPA DE VOLUMETRIAS
Escala 1:15.000
Fonte: PDDUA
■ 9 - Alt. máx. 42m
■ 11 - Alt. máx. 52m
■ 25 - Regime Urbanístico próprio

funcionalidade

A maioria dos **grandes equipamentos** institucionais citados não são considerados atratores de grande público, seja por falta de acessibilidade no trajeto de chegada a esses locais ou por falta de manutenção e atratividade própria. Porém, têm potencial para aumentar seu público ajudando a tornar a via pública mais segura e atrativa. O CETE proporciona diversas atividades esportivas regulares, além de ter a pista de corrida aberta ao público - porém sua fachada cercada na face da Av. Érico Veríssimo não explora esse potencial de ativação. Em frente a ele, mais adentro do bairro Menino Deus, existe a Secretaria da Agricultura, que oferece a Feira Orgânica do Menino Deus, duas vezes por semana. Além dessa feira, no largo complementar à rótula do papa, a sul da Av. Érico Veríssimo, acontece também a Feira Mercado do Olímpico, que movimentam a via nas quartas-feiras e sábados.

Além destes equipamentos maiores, comércios como o supermercado Pezzi dão movimento à área, assim como outros pequenos comércios no térreo dos edifícios residenciais mais antigos. Novos empreendimentos residenciais ou comerciais vêm sendo construídos, sem seguir a ideia do uso misto e tornando a avenida mais impessoal e com grandes trajetos cercados ou sem atividades comerciais ou de serviço no térreo.



Atividades
Escala 1:15.000
FONTE PDDUA

- 5 - Mista
- 1 - Predomin. residencial
- 17 - Interesse Institucional



Usos das edificações
Escala 1:15.000
FONTE OpenStreet Map

- residencial
- comercial
- institucional
- escolar
- misto

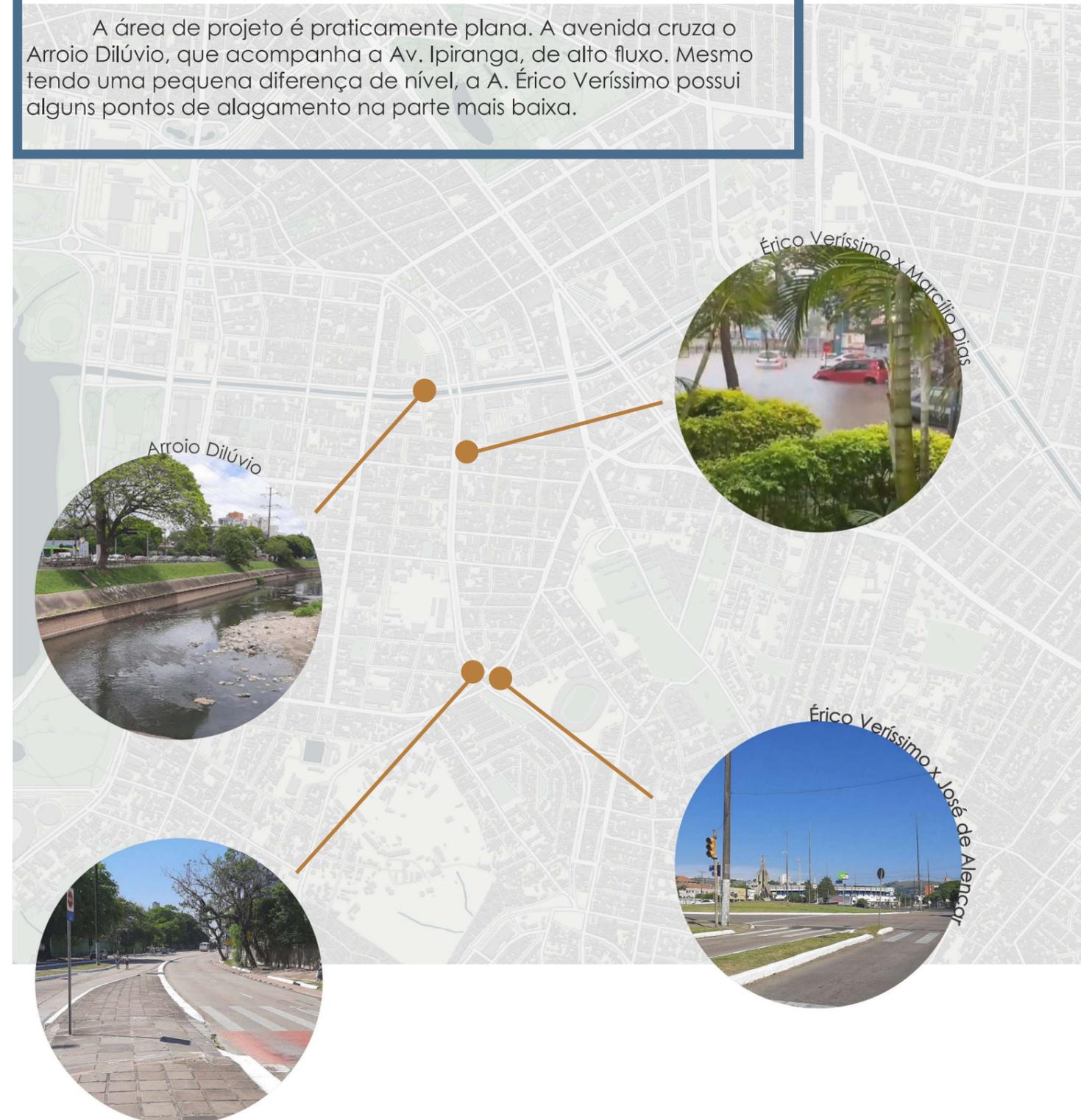


Densidades (hab./ha)
Escala 1:15.000
FONTE PDDUA

- 385 - residencial, misto
- 525 - resid., misto, corredor de urbanidade
- Conforme projeto - AEI Institucional

geografia

A área de projeto é praticamente plana. A avenida cruza o Arroio Dilúvio, que acompanha a Av. Ipiranga, de alto fluxo. Mesmo tendo uma pequena diferença de nível, a A. Érico Veríssimo possui alguns pontos de alagamento na parte mais baixa.



antecedentes

O compositor Lupicínio Rodrigues, que dá nome ao Centro Municipal de Cultura na Av. Érico Veríssimo, cresceu na antiga região da **Ilhota**, localizada no entorno da atual Praça Garibaldi, onde hoje se localizam o Ginásio Tesourinha e o Teatro Renascença. Conforme figura abaixo, a geografia e hidrografia da região eram bem diferentes do que são hoje, com o curso original do Arroio Dilúvio que, na década de 1940, foi redirecionado e hoje marca a Av. Ipiranga. O arroio fazia, nessa área, uma curva acentuada formando um meandro. Em 1905, essas duas curvas foram unidas, formando uma ilha; sendo assim, a área era propensa a inundações. É válido notar que, nessa época, a Av. Érico Veríssimo tinha o nome de Rua Arlindo, como mostra o mapa.

FONTE: TERRITÓRIOS NEGROS EM PORTO ALEGRE/RS (1800 – 1970): Geografia histórica da presença negra no espaço urbano - DANIELE MACHADO VIEIRA



A região da Ilhota era habitada em grande parte pela população negra da cidade, desde 1905, quando o arroio ainda tinha seu curso original e chegava até a Ponte de Pedra, hoje no Largo dos Açorianos. Após a enchente de 1941, enfim foi iniciado o processo de canalização do Arroio e, assim, foi dissipada a região original da Ilhota e seus moradores foram removidos. Imóveis foram demolidos para dar lugar a novos loteamentos urbanos. Os moradores que permaneceram ocuparam imóveis a leste da área original de Ilhota, em direção à Av. Azenha. Segundo Daniele Machado Vieira, em seu trabalho "Territórios Negros em Porto Alegre/RS 1800-1970", "No final da década de 1960 a Ilhota deixou de existir, sendo grande parte de seus moradores removidos para o bairro Restinga, localizado no extremo sul da cidade, distante cerca de 26 km do Centro. Sem nenhuma infraestrutura à época, a Restinga foi o local escolhido para "acolher" as populações residentes em núcleos habitacionais de baixa renda, removidas de diversos pontos da cidade (GAMALHO, 2009)". Com isso, podemos ter a visão e a compreensão de mais uma comunidade marginalizada que foi retirada de seu local de moradia; um exemplo claro de **gentrificação** na cidade de Porto Alegre.

Outro momento importante da cidade, que influenciou a área de estudo deste trabalho foi o pré-plano de desenvolvimento urbano de Porto Alegre, o **Plano Paiva**, formulado por Edvaldo Pereira Paiva e Demétrio Ribeiro, em sequência ao documento intitulado "Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre". Aprovado em 1961, o Plano Paiva foi baseado nos princípios da Carta de Atenas, documento elaborado em 1933 no IV CIAM, recheado de ideais do urbanismo moderno, principalmente na ideia do zoneamento urbano. Sendo assim, o Plano Paiva continha diretrizes de zoneamento de usos para a cidade de Porto Alegre, nas quais a região de estudo se enquadrava da seguinte forma:



MAPA - PLANO PAIVA
FONTE: Moo-MAA

Além disso, o esquema já direcionado de radiais e perimetrais foi mantido e desenvolvido. O documento tinha um capítulo dedicado aos projetos específicos para a cidade, dentre eles: "Perimetral", "Praia de Belas" (com a proposta de ocupação da área onde hoje é o Parque Marinha do Brasil com superquadras e grandes unidades de habitação na arquitetura modernista) e "Ilhota".



PROJETO ESPECÍFICO PARA ILHOTA - PLANO PAIVA
FONTE: MooMAA

perspectivas

FORÇAS / POTENCIAIS

Boa localização e importante eixo viário consolidado
Grandes equipamentos esportivos como o Ginásio "Tesourinha" e CETE
Presença de ciclovias e ciclofaixas
Larga caixa viária

OPORTUNIDADES / TENDÊNCIAS

Projeto municipal para recuperação do Arroio Dilúvio - quesito ambiental e integração do Arroio com a cidade
Futura abertura do corredor de ônibus da Av. Cel. Gastão Haslocher Mazon ligando a Av. Érico com a Av. Tronco, no bairro Cruzeiro
Futura ocupação do abandonado Estádio Olímpico do Grêmio - potenciais usuários da via.

FRAQUEZAS / DEMANDAS

Falta de animação/vitalidade urbana
Alagamentos
Ciclofaixas em mau estado
Calçadas de má qualidade
Pouca arborização e incentivo ao lazer
Pouca prioridade ao pedestre

AMEAÇAS / DÉFICITS

Projeto municipal para recuperação do Arroio Dilúvio - diretrizes urbanísticas e arquitetônicas questionáveis
Gentrificação
Futura ocupação do abandonado Estádio Olímpico do Grêmio - possível incentivo à gentrificação

levantamento fotográfico

As imagens abaixo, junto às sessões de observação participante realizadas pela aluna, trazem outros pontos de vista e interpretações sobre o local:

SETOR 1



Espaço de lazer junto ao Ginásio, cercado de-estimulando o uso pela população externa



Setor 1 bem arborizado, porém não compensa o calor refletido pelos automóveis, asfalto e edificações. Há muitas pessoas na parada de ônibus, a maioria estudantes saindo das escolas ao meio dia; um pedestre atravessando em local perigoso por falta de apoio junto à parada



Contraste entre faces da rua, arborização ausente em frente ao Teatro Renascença

SETOR 2

Trecho da ciclofaixa que sobe na calçada com má sinalização e pouco espaço de segurança para ambos pedestres e ciclistas se locomoverem



Cruzamento aberto, mal sinalizado e sem refúgio ou sinaleira para pedestres



Pedestre caminhando em meio fio/barreira do corredor de ônibus por falta de refúgios e travessias práticas

SETOR 3

Ausência de calçadas adequadas no setor 3; pedestre utiliza a ciclofaixa colocando-se em situação de perigo



Quadra longa e sem fachada ativa, gerando insegurança



Refúgio de pedestres abrigando parada de ônibus; condomínio de altura à esquerda, terreno baldio à direita



Ciclofaixa sobre calçada mal sinalizada

FONTE: acervo pessoal

6. CONDICIONANTES LEGAIS

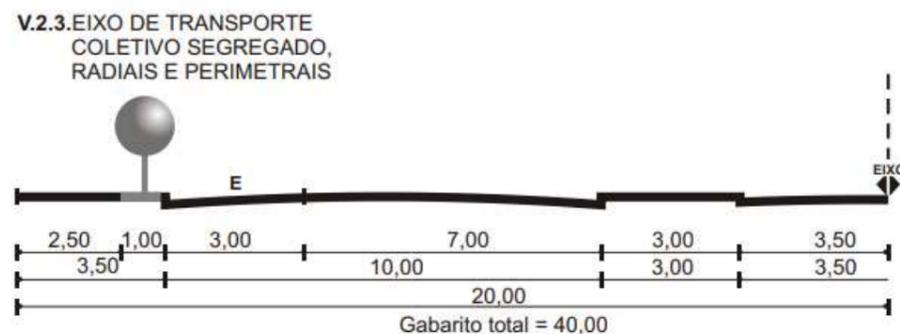
PDDUA

Segundo o PDDUA, a Av. Érico Veríssimo é classificada, como já foi dito, como uma **Via Arterial de 2º nível**. Com essa informação, podemos retirar também do Plano Diretor algumas diretrizes para vias assim classificadas:

- Quanto à Localização: Área de Ocupação Rarefeita: contorno das UEUs (Unidades de Estruturação Urbana) da cidade de Transição
- Função: Ligações na área de ocupação rarefeita: ligações intraurbanas, média ou alta fluidez, baixa acessibilidade, restrita integração com o entorno
- Prioridade de utilização: Transporte coletivo compartilhado e cargas leves: Transporte de alta capacidade, coletivo segregado e de cargas
- Pavimentação: Asfalto, blocos de concreto ou placas de concreto
- Raio mínimo: conforme velocidades e diretrizes adotadas

É perceptível a intenção da lei de lidar com essas vias com um olhar de fluidez do trânsito motorizado, porém a Av. Érico Veríssimo já não condiz com esse formato modernista de enxergar a cidade - por se localizar em uma área central da cidade e por já ter caráter de uso residencial e de outros usos que exigem e estimulam de alguma forma a vivência da cidade em outros aspectos. Além disso, no próprio PDDUA a área toda é considerada com densidade de ocupação intensiva (não rarefeita como são caracterizadas as vias arteriais. Por quê não, então, admitir esses usos e conexões e visualizar seu potencial como rua democrática, viva, saudável e segura? Essa é a ideia e proposta do projeto que virá a se desenvolver.

De acordo com o mapa de Estratégia de Estruturação Urbana do PDDUA, a Av. Érico Veríssimo tem sua face leste, em direção à Av. da Azenha, definida como Projeto Especial com Potencial de Estruturação do Sistema de Espaços Abertos, ou seja, é um potencial que pode ser explorado.



FONTE: anexo 11 do PDDUA

estatuto da cidade

De acordo com a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada de Estatuto da Cidade, "Art. 2º - A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

- I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o **direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer**, para as presentes e futuras gerações;
- II – **gestão democrática** por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;
- III – **cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade** no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;"

É importante ter em mente todas as diretrizes dessa ferramenta - além das listadas acima - que é de tamanha importância no planejamento urbano das cidades. Seus aspectos devem ser levados em conta em todas as escalas do urbanismo, e elas norteiam as decisões do projeto em questão.

acessibilidade

O livro Guia Global de Desenho de Ruas, da NACTO (National Association of City Transportation Officials), reforça diversos conceitos das cidades sustentáveis visando incluir acessibilidade, segurança e mobilidade para todos os usuários, qualidade ambiental, benefícios econômicos, saúde pública e **qualidade de vida**. Para isso, a Associação sugere diversas ferramentas que incentivam o uso pleno das ruas urbanas por todos os públicos, estimulando a prioridade de modais mais ativos como a caminhada, o ciclismo e o transporte público.

A intenção do trabalho, como já citado, é incentivar essas diretrizes de uso da cidade mais sustentáveis e ir de encontro à característica pré-definida pelo PDDUA para as vias arteriais de 2º nível, de "baixa acessibilidade e restrita integração com o entorno" e repensar a Av. Érico Veríssimo como uma rua que pode contemplar todas as demandas e constituir uma via pública de qualidade para todos os cidadãos.

7. ANEXOS

referências bibliográficas

Pesquisa nacional sobre mobilidade por bicicletas
Observapoa
PDDUA
<https://prefeitura.poa.br/smamus/noticias/prefeitura-lanca-edital-para-recupera-cao-do-arroio-diluvio>
https://twitter.com/fernao_berthold/status/1486479474627653641
Guia global de desenho de ruas
Projeção da população do Brasil e Unidades da Federação por sexo e idade para o período 2010-2060 - IBGE, 2020
<https://prefeitura.poa.br>
<https://www.moomaa.net/planopaiva>
<https://eptctransparente.com.br>

Dissertações:
HERBERT MASSONI, Luis Fernando : **INFORMAÇÃO E IMAGINÁRIOS URBANOS: UM ESTUDO SOBRE A CIDADE E SEU PATRIMÔNIO CULTURAL A PARTIR DO JORNAL ZERO HORA DE PORTO ALEGRE.**
MACHADO VIEIRA, Daniele: **TERRITÓRIOS NEGROS EM PORTO ALEGRE/RS (1800 – 1970):** Geografia histórica da presença negra no espaço urbano.

fontes de dados

Prefeitura Municipal de Porto Alegre
IBGE
ObservaPOA
DMWeb